5B13

Exp 0428

I N D I C E

ARCHIVO	N° INT.	DOCUMENTO
5-B-13	325	Entrevista. Operaciones de helidesembarco realizadas por un helo.del EA.
"	326	Entrevista. Vuelos Ant/Sup y Ant/Sub ejecutados por aviones Neptune.
"	327	Operaciones de Helos WG-13 y AI03 durante la II Fase.
"	329	Entrevista. Operación reconquista GEORGIAS DEL SUR.
"	370	AR Uniformes para el personal embarcado.
"	380	Entrevista. Logística y apreciaciones en general.
"	385	AR Equipos y elementos de superv. en el mar.
"	386	AR Diario de guerra.
"	387	AR Helicópteros armados.
"	388	AR Vuelos del Control de Tránsito Marít.
"	389	AR Alistamiento de medios navales.
"	391	AR Orgánica, adiestramiento y doct. GE.
"	393	AR Estudio orgánica operativa.
"	394	AR Lucha contra incendio en buques.
"	399	AR Adiestramiento en armas.
"	428	Entrevista Alte. GARCIA BOLL.
"	432	Especializaciones del personal AR.
"	439	AR Doctrina de operac. helitransp.
"	440	Entrevista. Icia. en MLV y APOSNAVINAS.
"	444	AR Conocimientos profesionales básicos para el accionar conjunto.
"	445	AR RAtificación por la experiencia bélica de la instrucción y adiest. IM.

TI

C. O. A. C.
EXPTE. INTERNO Nº Ø428

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 5-B-13

CLASIFICADO

C.O.A.C.
EXP. E. INTERNO Nº 0428

FOLIO Nº 1
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA C.O.A.C.

Alte. GARCIA BOLL- RELATO.

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-B-13

En dos oportunidades todos los almirantes de Pto. Belgrano expresaron su preocupación, no por la tarea sino el mantenimiento. También expresaron que el gobernador de MLV no debía ser un militar sino un marino.

El COAN expresó que nunca pensó en economizar horas de SP2H hasta que se concretó la invasión británica.

El COAN no puede desarrollar la doble tarea de asesor del CON y Cte. de la FTA. En esta guerra pudo cumplir las dos cosas pero no es necesariamente factible para todo caso.

El reembarco de IM vía aérea se realizó sin plan por haberse tratado en conversaciones previas y porque para AN esa tarea es RUTINA fácilmente coordinable. Las operaciones logísticas aéreas de gran envergadura se realizaron varias veces a lo largo del conflicto y siempre salieron bien.

El armamento misilístico portátil o no, ha alterado totalmente el apoyo aéreo cercano y debe ser analizado en profundidad en lo que hace a procedimientos, técnicas, contramedidas electrónicas, etc.

CLASIFICADO

A.(c. FUERZA SUR - RELATO.

En dos oportunidades todos los almirantes de Pto. Belgrano expre-
saron su preocupación, no por la tarea sino el planeamiento.
También expresaron que el gobernador de MLV no debía ser un mi-
litar sino un marino.

El COAN expresó que nunca pensó se acomodar fuerzas del PZN hasta
que se concretó la invasión británica.

El COAN no puede desarrollar la doble tarea de asesor del COM y
Cte. de la FIA. En esta guerra hubo consultas con todos pero no
es necesariamente posible para todo caso.

El desembarco de la [illegible] se realizó sin plan por haberse cre-
ado en convoy de buques grav[illegible] y porque para [illegible] tareas de [illegible]
[illegible] adecuado. Las operaciones [illegible] aéreas de plan
[illegible] se realizaron varias veces a lo largo del conflicto y
siempre [illegible] algo.

El armamento [illegible] no [illegible] el
apoyo aéreo cercano y debe ser analizado en profundidad en lo que
hace a procedimientos, técnicas, contramedidas electrónicas, etc.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 2
C.O.A.C.

Alte. GARCIA BOLL- Nota al DGPN - 1º de noviembre de 1982.

1. Tendría empleo de AI03 como misilísticas.

   A pesar de existir dudas por su significativa vulnerabilidad durante la aproximación al descubierto se resolvió enviarlos a Malvinas.

   Inicialmente los AI03 fueron asignados a la Flota cuando a solicitud del Comando de Aviación Naval fueron desembarcados, fue necesario calificar o recalificar pilotos lanzadores de misiles ya la asignación anual desde siempre fue hasta insuficiente a pesar de las insistentes y reiteradas solicitudes del COAN al respecto. En esta oportunidad se autorizaron 10 misiles.

   Simultáneamente se ordenó el adiestramiento, el traslado de la escuadrilla a Río Grande y la solicitud de C-130 a la Fuerza Aérea para el cruce a las islas.

   El Ejército se opuso a la solicitud de prioridad dado que sus propios helicópteros estaban esperando desde mucho antes.

   La Fuerza Aérea no pudo satisfacer ninguno de los dos traslados.

2. Pedidos de cobertura aérea: Fueron solicitados para exploradores y aviones A4Q de la Fuerza Aérea, sin éxito.

   No se requirió para SUE por la característica especial del ataque SUE.

   Nunca se suspendió vuelo alguno por falta de cobertura aérea.

3. Aviones tanque: Los A4Q necesitaban reaprovisionarse y para ello dependían de la buena voluntad de la Fueza Aérea, quién obligó a subordinar los planes de vuelo a sus propias necesidades.

   Hubo vuelos que no se pudieron concretar por las indecisiones o cambios en ese sentido.

   El 22 de mayo fue un ejemplo típico, el tanquero fue concedido despues de vacilaciones y posponer misiones (Fuerza Aérea), tan tarde que fué necesario cancelar los vuelos.

   En cambio si el avión tanque era pedido para los SUE, la

ESTADO MAYOR ... FOLIO N° 3 C.O.A.C.

Fuerza Aérea mostraba buena disposición.

4. Operaciones aéreas a tener en cuenta:

a) Búsqueda y rescate con motivo del hundimiento del BELGRANO.

b) Evacuación de la Isla BORBON.

c) Minado de la Boca Norte del San Carlos. Mientras se adiestraban las tripulaciones y se acondicionaban los circuitos de las aeronaves, el EM de la FT80, apreció que ya la operación no era aceptable, teniendo en cuenta la confiabilidad del campo que se podía sembrar.

d) Otras Operaciones A/S logísticas, análisis de apertura de un segundo frente, preparación para ataques nocturnos

ESTADO MAYOR GENERAL DEL EJERCITO
FOLIO Nº 4
C.O.A.C.

ENTREVISTA: Sr. CL. GARCIA BOLL

ENTREVISTADORES: Plana Mayor de COAC.-

El presente es copia de un manuscrito entregado por el Sr. CL GARCIA BOLL a posteriori de la entrevista donde amplía los conceptos por él vertidos en esa oportunidad.-

FOLIO N° 5
C. O. A. C.

1. <u>No había hipótesis de guerra desarrollada:</u>

no había — Análisis del teatro
Medios en oposición
Despliegue estratégico
Adiestramiento específico

2. <u>No había doctrina ni adiestramiento conjuntos:</u>

no había — Operaciones conjuntas
Inteligencia Conjunta
Comunicaciones Conjuntas
Comando y Control

3. <u>Estado de los Medios Aeronavales.</u> (2 ABR-82)

a. <u>Ataque:</u>

EA41: Material y adiestramiento aceptables.-

EA32: Material incompleto (en recepción).-
Sin adiestramiento en armas.-
Sin adiestramiento en portaaviones.-
Sin adiestramiento en aeroabastecimiento.-

EA33: Adiestramiento aceptable (los secundario).-
Sistema de armas en mal estado y poco confiable (cañones 10%).-

b. <u>Exploración:</u>

EA2E: Aviones P2 absoletos. Poco confiables.-
EA2S: Aviones S2 de poca capacidad, Poco confiables.-

c. <u>Sostén Logístico Móvil:</u>

Estado, mantenimiento y adiestramiento óptimos.

4. <u>Organización Operativa:</u>

Inicialmente se aplicó la prevista para caso Chile, a la cual se agregaron los SUE por no estar en condiciones de embarcar. Al replegarse la Flota, COAN reclamó sus aeronaves, y las incorporó a su organización. La inexistencia de una hipótesis de guerra y el repliegue de la Flota impusieron una Organización Operativa improvisada y cambiante, aunque descansaba sobre un esquema sólido, adiestrado y eficiente: el GAI, especialmente en Control, Comunicaciones y Logística, lo que permitió desarrollar las operaciones desde BARD y MLV.-

5. <u>Ubicación del Comando de la FT80:</u>

Decidí asentarlo en BACE (y no en BARD) por lo siguiente:
a. Comunicaciones rápidas, permanentes y más o menos seguras con:

Bases Aeronavales
Puerto Belgrano
Malvinas
Fuerza Aérea (Bs.As. y CRV)
Edificio Libertad (Jefaturas y Direcciones)
Internacionales
Exploración (Aeronaval y Fuerza Aérea)

///...2.-

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 6
C.

b. Dirección y Control de la Logística y Sostén Logístico Móvil (por BACE salía toda la logística para BARD y MLV).-

c. Ubicación adecuada para el Cte. FT80 en sus permanentes movimientos a Puerto Belgrano, Río Grande, Río Gallegos, Comodoro Rivadavia y Buenos Aires, en particular el primero (varias veces al día) y el último.-

d. Dirección y control de la Exploración.-

e. El Teatro no estaba en GRA, sino a 500 millas al Este.-

f. BAEROGRA tenía su "clima" propio, que afectaba y alteraba en mayor o menor grado a todos sus habitantes: hacinamiento, psicosis en especial por las noches y con niebla, problemas de convivencia y operacíón con Fuerza Aérea, desmesurada cantidad de autoridades y visitas que pasaban por la Base; Todos estos factores eran interferencias para un Comando Superior que conduce las operaciones.-

6. La Aviación Naval en Malvinas:

Durante el planeamiento se acordó con Fuerza Aérea (Brigada Plessl) el uso conjunto del Aeropuerto Malvinas; esto no fué cumplido en ningún momento, ya que el mismo 2 de abril la Fuerza Aéerea constituyó allí su Base Aérea militar Malvinas, lo que obligó a su vez a instalar la Estación Aeronaval Malvinas (destruída por una bomba el 1º de mayo).
La presencia aeronaval en la isla se materializó inicialmente con los aviones de sostén logístico móvil y los S-2 (desembarcados del PAL y asignados a tareas de búsqueda antisubmarina). A lo largo de todo el conflicto se insistió en la presencia aeronaval no sólo para contrarrestar la actitud avasalladora de la Fuerza Aérea sino para contribuir a remarcar el concepto de que se operaba en un teatro netamente marítima (piensese en el problema de jurisdicciones que se hubiera suscitado de haberse podido conservar las islas bajo el dominio argentino). Cuando se decidió trasladar el BIM5 a Malvinas, su Comandante pidió que se destacaran tambiéen los aviones APAC: accedí a ello. El Comandante del GAI fué el encargado de buscar un campo auxiliar para los T34. Desde el inicio desechamos el uso de los macchi por su servidumbre en cuanto a la pista de Puerto Argentino y la vulnerabilidad consiguiente, además de la dificultad de mantenimiento a la interperie. No obstante autoricé el cruce de T34 y MC a los efectos de conocer la pista y la zona, y ambientarse. Esto permitió además replegar los S2 (reclamados por el PAL) y mantener la presencia aeronaval.
Se seleccionó Calderón (Bahía Elefante) como Campo Auxiliar y allá fueron los T34 (los MG quedaron, naturalmente, practicando en Puerto Argentino). Solicité a COIM protección para Calderón y me cedió una Ca. I.M. (en la práetica se afectó una Sec. o poco más). (Investigar el ataque a Calderón y destrucción de los aviones).

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 7 C.O.A.C.

Por disposición de COATLANSUR, la operación de todos los medios destacados en Malvinas (incluídos los aviones) era responsabilidad de la autoridad militar de Malvinas. (En la práctica, la actividad APAC, fué muy limitada).
Todo esto fué puesto en conocimiento del CL OTERO, por parte de COATLANSUR y el suscripto (incluso que los MC serían replegados) cuando pasó rumbo a Malvinas; a todo el CL OTERO dió su conformidad (COATLANSUR le transmitió una serie de indicaciones, en particular para control de la población y vigilancia de zonas).
Con el tiempo el Alte. OTERO, una vez en Malvinas, no sólo quiso retener los MC, sino que en repetidas oportunidades pidió se le asignaran S2 y BE200 para exploración. El suscripto se opuso a todo: los MC permanecieron en Malvinas por concesión de COATLANSUR (siempre estuvo presente la necesidad política de mantenerlos); de 6 S2 en Gallegos se mantenían 1 ó 2 en servicio, mal se podían destacar 2 a Malvinas, y por otra parte el stock de repuestos y equipos auxiliares era tan limitado que no se podía dividir; los BE-200 no son exploradores, y sí son frágiles y vulnerables.
En Malvinas se perdieron (destruídos en tierra, derribados y en accidente) 4 T34 y 5 MC33 basados en las islas.
¡Deben revisarse los procedimientos APAC, con la aparición de los Blow Pipe.

7. **Exploración:**

La guerra de Malvinas demostró la ineficacia de los aviones y tripulaciones de la Fuerza Aérea para tareas de exploración, y la idoneidad de los aviadores navales para esa tarea aérea naval.
Asimismo, quedó demostrado una vez más que es esencial para el éxito en la tarea contar con equipos CME adecuados, y usarlos bien. El adiestramiento y la experiencia son imprescindibles; prueba de ello son los numerosos errores de avistaje cometidos pot la Fuerza Aérea, sus búsquedas mal programadas y su incapacidad para el Reconocimiento en contacto.

a. **P2**

Fueron sometidos a un considerable esfuerzo durante 45 días y, asombrosamente, respondieron bien dentro de las limitaciones de su, absolencia. Luego se pararon en forma definitiva. Tendrían que haber aguantado un mes más, pero quién puede hacer una previsión o pronóstico con semejante estado del material?.
Los P2 están para descargarse desde hace 5 años!.
Quien diga (ahora, cuando todo es pasado) que si hubieran volado menos habrían durado más es por lo menos alguien que tiene poca experiencia en la operación de material aéreo desgastado. Los P2 no contaron con radar y CME eficientes ni confiables. No obstante, el hundimiento del Sheffield es una operación clásica de exploración y ataque subsiguiente, y demuestra las bondades de su doctrina y adiestramiento.

Por disposición de COMALSUR, la operación de todos los medios destacados en Malvinas (incluidos los aviones) era responsabilidad de la autoridad militar de Malvinas. En la práctica, la actividad APAC, fué muy limitada).
Todo esto fué puesto en conocimiento del CN OTERO, por parte de COMANSUR y el suscripto (incluso que los MC serían replegados) cuando pasó rumbo a Malvinas; a todo el CN OTERO dió su conformidad (COMTRANSUR le transmitió una serie de indicaciones, en particular para control de la población y vigilancia de zonas).
Con el tiempo el Alte. OTERO, una vez en Malvinas, no sólo quiso retener los MC, sino que en repetidas oportunidades pidió se le asignaran S2 y BE200 para exploración. El suscripto se opuso a todo: los MC permanecieron en Malvinas por concesión de COAFLANSUR (siempre estuvo presente la necesidad política de mantenerlos); de 6 S2 en Gallegos se mantenían 1 ó 2 en servicio, mal se podían destacar 2 a Malvinas, y por otra parte el stock de repuestos y equipos auxiliares era tan limitado que no se podía dividir; los BE-200 no son exploradores, y sí son frágiles y vulnerables.
En Malvinas se perdieron (destruidos en tierra, derribados y en accidente) 4 T34 y 5 MC33 basados en las islas.
Deben revisarse los procedimientos APAC, con la aparición de los Blow Pipe.

7. Exploración:

La guerra de Malvinas demostró la ineficacia de los aviones y tripulaciones de la Fuerza Aérea para tareas de exploración, y la idoneidad de los aviadores navales para esa tarea aérea naval.
Asimismo, quedó demostrado una vez más que es esencial para el éxito en la tarea contar con equipos CME adecuados, y usarlos bien. El adiestramiento y la experiencia son imprescindibles; prueba de ello son los numerosos errores de aviatoje cometidos por la Fuerza Aérea, sus búsquedas mal programadas y su incapacidad para el Reconocimiento en contacto.

a. P2

Fueron sometidos a un considerable esfuerzo durante [illegible] días y, asombrosamente, respondieron bien dentro de las limitaciones de su obsolencia. Luego se pararon en forma definitiva. Tendrían que haber aguantado un mes más, pero quién puede hacer una previsión o pronóstico con semejante estado del material?.
Los P2 están para descargarse desde hace 5 años'.
Quien diga (ahora, cuando todo es pasado) que si hubieran volado menos habrían durado más es por lo menos alguien que tiene poca experiencia en la operación de material aéreo desgastado. Los P2 no contaron con radar y CME eficientes ni confiables. No obstante, el hundimiento del Sheffield es una operación clásica de exploración y ataque subsiguiente. y demuestra las bondades de su doctrina y adiestramiento.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 8
C. O. A. C.

b. L188

Su rendimiento como explorador fue el esperado: pobre. No tiene radar adecuado. Se le instaló un CME de mergencia, pero la tripulación lo descartó por poco eficiente. Las tripulaciones como es lógico, no estaban adiestradas (un piloto confundió un grupo de cinco pesqueros con una formación enemiga).En varias oportunidades su radar los indujo a dar como contactos de superficie lo que en realidad eran chubascos o nubes cumuliformes.
Su desempeño como sostén logístico móvil fue sobresaliente.

c. S2

Es un caso de tripulaciones sobresalientes que conocen a fondo el material que manejan y lo hacen rendir al máximo.
Con aviones anticuados y equipos de rendimiento dispar y variable (incluso con el CME del L-188) mantuvieron un elevado ritmo de vuelo y, trabajando casi permanentemente en zona caliente,obtuvieron un rendimiento digno de todo elogio.
Es de destacar el uso que esta Escuadrilla hace de sus equipos electrónicos y su dedicación para la interpretación correcta de los indicadores.

d. EMBRAER

Arrendados (2) a Brasil. Su estado de conservación era deficiente; algunos problemas se corrigieron mientras las tripulaciones hacían una rapidísima adaptación. otras se subsanaron durante la guerra (radar, sistema eléctrico); no tenían equipos antihielo. Se les instalo un CME de emergencia y allá fueron, sin adiestramiento, con mala metereología y temperaturas muy bajas, a explorar todos los días hasta el fondo de las línea enemigas. El avión tiene numerosos defectos. Las condiciones de vuelo eran muy adversas.
Operaron bien, sólo por mérito de las tripulaciones.

8. Identificación

Con los actuales misiles superficie-aire de 40 Mm de alcance efectivo, la indentificación visual es imposible tratándose de un explorador, así ocurrió en la zona caliente de Malvinas.
Más o menos hasta mediados de mayo, y a pesar de repetidas advertencias oficialemnte transmitidas (creo), permanecieron en el área numeros buques rusos, pseudo pesqueros y factorías, que nos ocasionaron (por aquello de las 40 Mn.) contínuas dudas y confusiones. Prueba de ello estos tres casos:

a. El ya mencionado del L-188 que confundió los pesqueros con buques enemigos (al SE de Isla de los Estados).

b. Otro grupo de buques (o el mismo), al E de Isla de los Estados, que al atardecer puso rumbo hacia el continente, en un día que se consideraba probable un ataque de esta naturaleza por parte de los ingleses. Ordené atacar.
Los SUE no salieron por las pésimas condiciones meteorológicas. Al otro día supimos que se trataba de pesqueros rusos.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 9
C.I.A.C.

c. En una oportunidad cercana al caso anterior ofreció un eco grande navegando desde el extremo NW de Malvinas hacia Magallanes o Rio Grande. Era tal la amenaza que representaba en caso de tratarse de un buque enemigo que ordené al explorador acercarse y reconocerlo visualmente !!
Era un mercante.

Lo antedicho evidencia dos cosas.

a. Nuestro Control del tránsito Marítimo no sirve en caso de guerra, pués hay países y/o empresas que no lo informan. Si nuestro Gobierno hubiera informado al mundo (y si lo hizo lo debiera haber reiterado más firmente porque no se le hizo caso) que todo buque en el área podía ser hundido, se nos habría facilitado la tarea y nos habríamos librado de momentos de terrible incertidumbre.

b. Actualmente no se puede hacer la guerra sin CME eficiente. Los S2 hicieron milagros con sus osciloscópios de laboratorio. Hay que tener en cuenta, además, que es casi imposible determinar azimut a la fuente con los actuales radares de muy baja frecuencia (de los buque) y que los ingleses hicieron un uso exhaustivo y muy eficiente de CME activas, ya sea interfiriendo pantallas o simulando blancos fantasmas.

9. Minado aéreo.

Los minados posibles de realizar en Malvinas eran de carácter netamente defensivo, y por lo tanto responsabilidad de la autoridad militar de Malvinas (con sus asesores navales).
Si bien el CON había tratado de dar un impulso al adiestramiento en minado durante el año 1982, los P2 no habían podido desarrollarlo, al igual que el adiestramiento A/S, porque el estado de los aviones apenas les permitía dedicarse a la capacidad Exploración, y aún asi en forma imperfecta.
Cuando el COAN concibió una operación de minado en San Carlos y ordenó alistarse, hubo que recablear totalmente el circuito de minado (estaba podrido) y una tripulación, como pudo, salió precipitadamente a refrescar su precario adiestramiento; todo ello porque los P2 se habían descargado solos, por viejos, y solo faltaba firmar un papel para formalizar su desafectación.(Recuérdese también que durante 1982 se adelantó sustancialmente en las conversaciones con la Marina de EE.UU. para la provisión de aviones P3, y también con otros paises).
CONCLUSION: La capacidad minado debe ser desarrollada con especial consideración cuando se cuente con aviones aptos para ello.

10. Aviones de reconocimiento.

El día 21 de mayo, en las primeras horas, comenzó el desembarco inglés en San Carlos. Pasadas las 14 horas de ese día COATLANSUR emitió un GFH con suposiciones sobre la operación y poniendo de manifiesto la carencia de información que padecía (ver GFH).
A lo largo del avance de los ingleses hacia Darwin y Puerto Argentino y durante el corto asedio a este último, nunca se cortó la información fideligna y organizada sobre el enemigo: esto ocasionó que la designación de blancos dada por el superior a los aviones no fuera la exacta que debiera ser, lo que en oportunidades obligaba a los aviones a buscar su blanco.
No me referí a la ausencia de información desde las fuentes en Malvinas, sino a la carencia de información aérea.
Por no tener aviones propios de alta perfomance con capacidad de reconocimiento aéreo, se hicieron en forma infructuosa algunos pedidos a la Fuerza Aérea. Son pedidos no fáciles de conformar, por su altísimo riesgo, que obligan a montar toda una operación,

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 10

con escoltas, diversión, ataques simultáneos, etc., pero impres-cindibles en la guerra. Por ello, en esta capacitación no se puede estar dependiendo de otra Fuerza.

CONCLUSION: La Aviación Naval necesita aviones de REconocimiento de alta perfomance. De haber contado con ellos durante el conflicto es posible que los ingleses hubieran podido ser hostigados en mayor medida durante su avance en tierra. También es posible que se hubiera facilitado la identificación de ecos dudosos. (El riesgo era tal que, de haberlos tenido, no sé si los hubiera enviado a sobrevolar las islas).

11. Aeroreabastecimiento.

Por las caracterísitcas y lejanía del teatro, los aviones tanques fueron esenciales durante la guerra. Y al terminar la misma pensamos que era imprescindible contar con un tanque en la Aviación Naval, incluso hablamos sobre la posibilidad de adquirir un Boeing 707 o sino el bit correspondiente para un F 28.
A esta altura, ya mas serenados los ánimos, pienso que en esto también hay que empezar por el principio e ir al análisis de las distintas hipótesis de guerra y de conflicto. alli es pobable que se conluya que nunca más iremos a una guerra en Malvinas, y en ese caso ? qué hacemos con el avión tanque?
Pensarlo.

12. Acciones de los aviones de ataque.

Dentro de todo lo que se ha dicho y escrito al respecto, está la verdad: hay que extractarla.

13. El ataque a los portaaviones.

Todo el mundo pedía que atacáramos los portaaviones in-gleses, en especial Malvinas y la Fuerza Aérea, como si no fuera eso lo que precisamente nosotros pretendíamos; y con ese propósito (u objetivo) fueron lanzados todos los ataques de SUE.
1. Sheffield: Se lanzó sobre un grande y mediano.
2. Frustado: SUE no hicieron contacto (Se lanzó sobre PS dada por MLV)
3. Atlantic Conveyor: Se lanzó sobre un grande.
4. Invencible: Se lanzó sobre un grande.

Después del Sherffield nos quedamos sin exploración, y con ella desapareció lo que dentro de las doctrinas y escasos conocimientos que nuestros pilotos tenían sobre ataques con Exocet era imprescindible para el éxito de esas operaciones (PS del blanco dentro de las 10 Ms.)/
Tardamos varios días (lo que parece muy lógico), y después de plotear las numerosas posiciones del PAL que Malvinas apreciaba en base a los aterrisajes y despegues de los Harrier, en determinar dos cosas:

a. Las posiciones que transmitía Malvinas eran lo suficientemente exactas como para dárselas a los SUE para sus ataques.

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 11
C.O.A.C.

b. El desplazamiento del PAL se hacía en una área lo suficientemente pequeña como para que los SUE (que por otra parte hacían su vuelo en estricto silencio) no necesitaba actualización de la posición del blanco durante el traslado hasta el mismo (en el ataque frustrado ocurrió precisamente todo lo contrario: mientras los aviones estaban ya en vuelo, el PAL puso rumbo de alejamiento, y no hubo contacto).

Fue enconces que se lanzaron los ataques sin ayuda de explorador: inédito y anti-todo, pero exitoso (creamos doctrina?).
Gran preocupación era contar con sólo 5 Exocet: obligaba a seleccionar los blancos positivamente rentables, y a la vez hacer una cierta dosificación (hasta tanto llegaran más misiles) para mantener la amenaza sobre los ingleses (estas actitudes son difíciles de sostener, porque durante la guerra lo que abunda son los frenéticos, impacientes, desaforados, asi como después de la guerra todos se transforman en críticos).

14. Repliegue de los SUE.

Durante la guerra ambos bandos van variando sus movimientos y tácticas a medida que transcurren y se suceden las acciones.
Recuérdase:

a. PS de los buque ingleses en los ataques de SUE (S,NE,E)
b. Direcciones de ataque de los SUE (W,NE,SE)
c. Lanzamiento de un Exocet desde tierra.
d. En los ultimos días los ingleses disimulaban la PS del PAL haciendo subir y bajar sus aviones en varios lugares.

Un problema que no pudimos resolver totalmente era el de los piquetes al recorte y Sur de San Carlos: de día se mantenían próximos (10/20 Ms) de la costa o caleteaban; de noche salían, y también otros buque que nunca pudimos identificar ni atacar.
Los SUE estaban calificados en navegación, cañones y misiles diurno. La próxima sorpresa táctica sería atacar esos buques de noche, con misiles. Por eso, cuando se acabaron los Exocet, y mientras llegaban los 30 que me informaron estaba adquiriendo, replegue los SUE para que se capacitaran en misiles nocturno: tardaron tres semanas, y lo hicieron exactamente; estuvieron listos el 23 JUN; tarde, y los Exocet no llegaron, pero cuando los replegué no sabía que terminaba el 14. Además no estaban en condiciones de seguir operando en el Sur; necesitaba reparar infinitas cosas en Espora; pero la razón principal fue por lanzamientos nocturnos.